



## **Transportvaneundersøgelsen**

Faktaark om transport og indkomst i Danmark

**Poulsen, Jonas Nicolai Deckers**

*Publication date:*  
2012

*Document Version*  
Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link back to DTU Orbit](#)

*Citation (APA):*  
Poulsen, J. N. D. (2012). Transportvaneundersøgelsen: Faktaark om transport og indkomst i Danmark. (Version: 04-2012-TU0611v1 ed.) DTU Transport. <http://www.dtu.dk/centre/Modelcenter/TU>

---

### **General rights**

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

# Transportvaneundersøgelsen

## Faktaark om transport og indkomst i Danmark

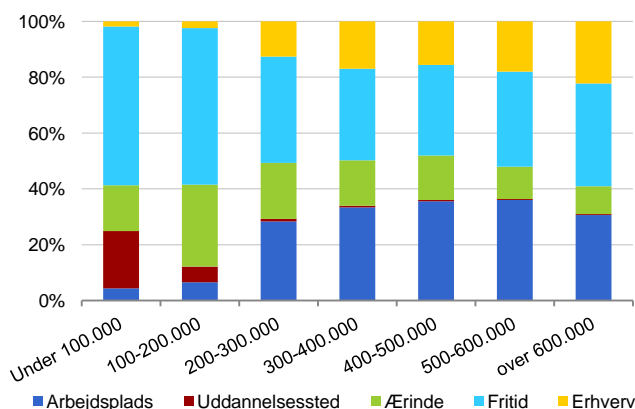


### Transport og indkomst i Danmark

En af de store styrker ved Transportvaneundersøgelsen er, at det er muligt at knytte transportadfærden sammen med forskellige baggrundsvariable. I dette faktaark beskrives sammenhængen mellem transportadfærden og personlig indkomst, og desuden kombineres med andre baggrundsvariable.

#### Oversigt over formålsfordeling

Imellem forskellige indkomstgrupper, er der visse demografiske forskelle, der blandt andet kommer til udtryk, når man ser på formålet med transporten i de forskellige indkomstgrupper.

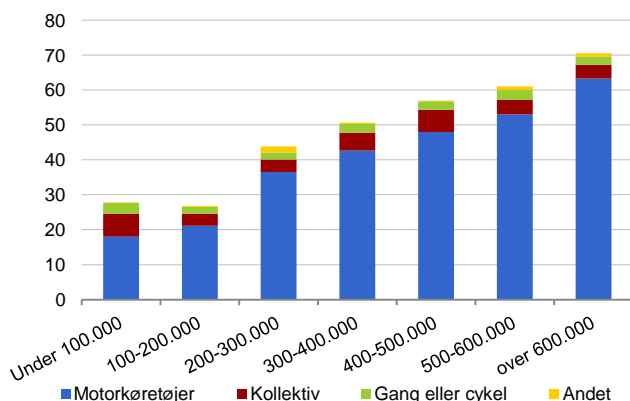


Transportarbejde (km) per person fordelt på indkomst 2011.

De laveste indkomstgrupper tæller for eksempel mange studerende, hvorfor vi derfor ser en høj andel af transport til uddannelse i disse grupper. På samme måde ses også, at de højere indkomstgrupper har en større andel af erhvervsrelateret transport.

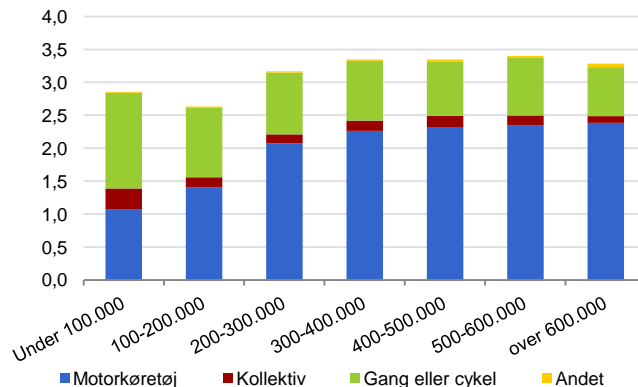
#### Oversigt over transportmiddelvalg

Hvis man for hver indkomstgruppe ser på det udførte transportarbejde per dag, er der en meget klar sammenhæng mellem den personlige indkomst og den gennemsnitlige daglige rejse længde.



Transportarbejde (km) per person fordelt på indkomst (kr) 2011.

Faktisk rejser de mest velhavende danskere mere end dobbelt så meget hver dag, som danskere med en årlig indkomst under 200.000 kr. Stigningen i rejseaktivitet med stigende indtægt skyldes især merkørsel, primært med personbil.

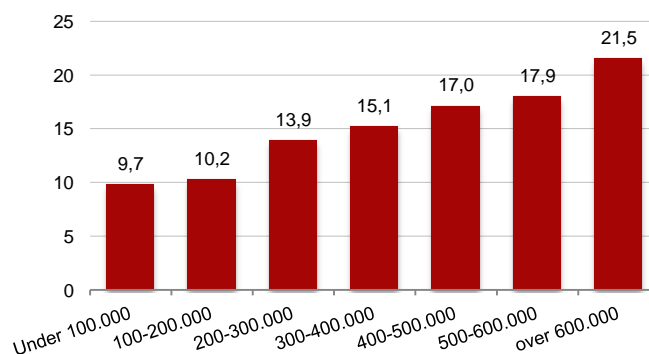


Ture per person fordelt på indkomst (kr) 2011.

Hvis man ser på fordelingen af antallet af ture, ses ikke den samme forskel imellem indkomstgrupperne. De to laveste indkomstgrupper foretager færre ture end de højere indkomstgrupper, men for indkomster over 200.000 kr. ligger antal ture per dag ret stabilt lige over 3. Målt på antal ture, udgør de ofte korte ture på cykel eller til fods, som forventet en større del.

#### Højere indkomst betyder længere ture

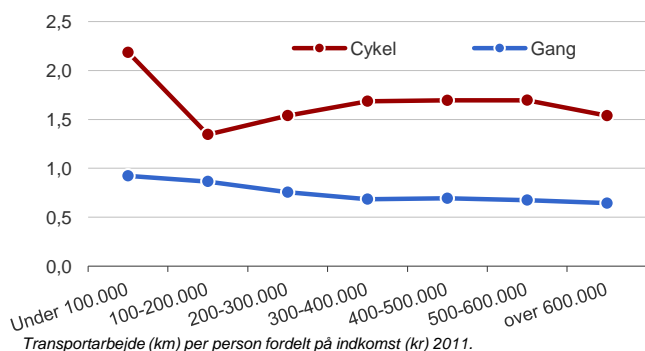
De højere indkomstgrupper foretager altså ikke flere ture, men turene er til gengæld længere end for lavere indkomster.



Gennemsnitlig turlængde (km) fordelt på indkomst (kr) 2011.

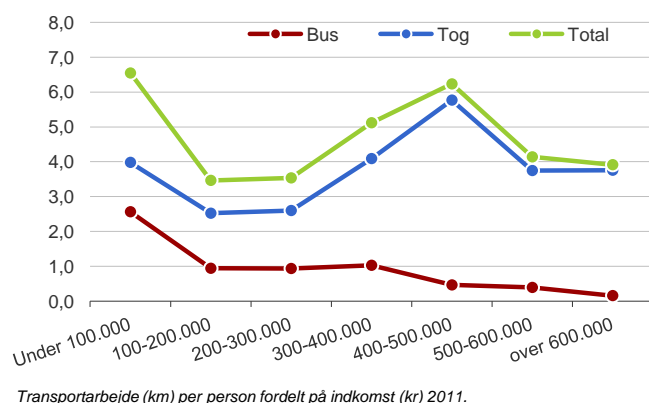
## Cykel og gang

Hvis man udelukkende ser på cykel- og gangtrafikken, ses det at den laveste indkomstgruppe under 100.000 kr. cykler og går mest. For gang er der en negativ sammenhæng imellem indkomst og antal km, mens der for cykling ses en stigning imellem 100-300.000 kr. og et lille fald når indkomsten overstiger 600.000 kr.



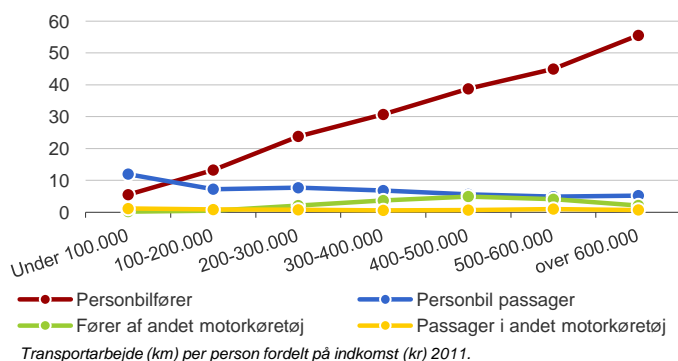
## Kollektiv transport

Når det kommer til kollektiv transport, er der stor forskel imellem bus og tog. Jo mere folk tjener jo mindre bruger de bus, mens de velhavende er mere tilbøjelige til at rejse med toget.



## Motorkøretøjer

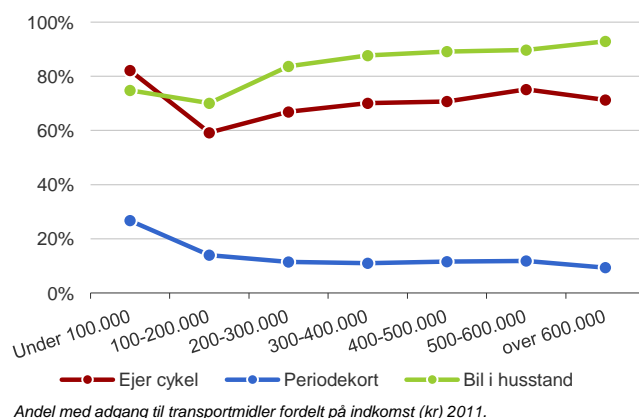
Det er forskellige motorkøretøjer og primært personbilen, der står for størstedelen af transportarbejdet og antal ture. For personbiler ført af respondenterne, er der en næsten lineær sammenhæng imellem indkomst og antal kørte kilometer.



For passagerer i personbiler er sammenhængen omvendt, da transportarbejdet falder med stigende indkomst.

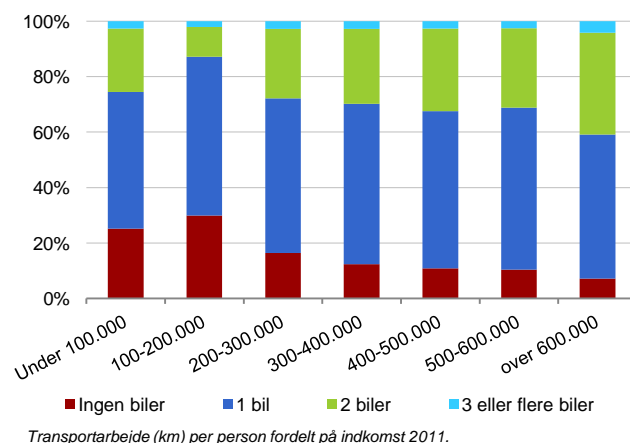
## Adgang til transportmidler

Hvis vi ser på om der er mindst en bil i respondentens husstand, er der en klar sammenhæng imellem andelen der har adgang til bil og indkomsten. Det samme gælder cyklejerskab, mens den omvendte tendens ses når man ser på om respondenterne har periodekort til bus/tog eller ej.



## Antal biler i husstand

Andelen af personer med adgang til bil stiger med indkomsten, et lignende billede tegner sig hvis man ser på hvor mange biler der er i husstanden. Den største forskel ligger i antallet af husstande med to biler, og der er således en stigende tendens til at have to biler jo mere velhavende man er.



### Fakta om Transportvaneundersøgelsen:

Transportvaneundersøgelsen har til formål at kortlægge den danske befolknings trafikale adfærd. Siden 1992 er undersøgelsen blevet gennemført løbende, og er i dag den bedste samlede kilde til analyser af persontransportadfærd.

Yderligere informationer om Transportvaneundersøgelsen kan findes på [www.tudata.dk](http://www.tudata.dk) eller ved henvendelse til Data- og Modelcenter ved DTU Transport.